

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XIII. — Wydana i rozesłana dnia 2. marca 1904.

Treść: (№ 21 i 22.) 21. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia pomocniczej komory II. klasy w Mikestelep (komitat Hárómszék). — 22. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od stacji Siedlce-Kutna Hora do Zruč.

21.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 25. lutego 1904,

dotyczące utworzenia pomocniczej komory II. klasy w Mikestelep (komitat Hárómszék).

W Mikestelep utworzono pomocniczą komorę II. klasy, wyposażoną co do przekazywania towarów uprawnieniami pomocniczej komory I. klasy; urząd ten rozpocznie swe czynności w dniu 1. marca 1904. — Zwierząt i produktów zwierzęcych nie wolno dowozić przez tę komorę.

Böhm wlr.

22.

Dokument koncesyjny z dnia 26. lutego 1904,

na kolej lokalną od stacji Siedlce-Kutna Hora do Zruč.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie królewskiego miasta górniczego Kutna Hora w spółce z reprezentacją powiatową w Kutnej Horze na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalnotorowa od stacji Siedlce-Kutna Hora c. k. uprz. austr. kolei północno-

zachodniej przez Kutną Horę do Zruč aż do połączenia z koleją lokalną Swětla—Kácow z włączeniem istniejącej kolei od stacji Siedlce-Kutna Hora do miasta Kutnej Hory, która stanowiła przedmiot zniesionego równocześnie z wyjątkiem jego §u 2. Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 23. stycznia 1882, Dz. u. p. Nr. 27, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod ustalonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesjonariusze — o ile chodzi o nowo wybudować się mającą część przestrzeni od miasta Kutnej Hory do Zruč — z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895; natomiast co do istniejącej kolei od stacji Siedlce-Kutna Hora do miasta Kutnej Hory pozostają na przyszłość w mocy ulgi, przytoczone w §ie 2. dokumentu koncesyjnego z dnia 23. stycznia 1822, Dz. u. p. Nr. 27, w przepisany tamże rozmiarze.

§ 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę częściowej przestrzeni Kutna Hora miasto—Zruč najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dzisiejszego i gotową kolej oddać na użytek publiczny. Po ukończeniu nowo wybudować się mają-

cej kolei z Kutnej Hory, miasta, do Zruč należy utrzymywać całą koncesyjonowaną kolej lokalną w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania kolei koncesyjonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom także co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 4.

Co do budowy koncesyjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast utrzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, dalej kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego, który rząd ma oznaczyć, w końcu kosztów zakupna istniejącej kutnahorskiej kolei lokalnej — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, — żadnych wydatków dalszych jakiegokolwiek bądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi, przez rząd zatwierdzonego.

Statut spółki i formularze wydać się mających akcyi podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 6.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po niższych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kaźdocześnie na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu państwa lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy przewożeniu większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do kaźdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej

o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowe przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej kolei oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesjonaryusze obowiązani są przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować analogicznie należy zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne oznacza się dla istniejącej przestrzeni kolei lokalnej Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto, na czas od dnia dzisiejszego do dnia 22. stycznia 1972, dla przestrzeni zaś Kutna Hora, miasto—Zruč na lat dziewięćdziesiąt (90) licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgastą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie od dnia

otwarcia ruchu na linii Kutna Hora, miasto—Zruč rząd na rachunek koncesjonaryuszy, a ci zwracać będą zarządowi kolei państwowej kosztą z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymania ruchu zawierać będzie kontrakt ruchu, który rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§ 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego uwolnienia linii Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto, lub także linii Kutna Hora, miasto—Zruč od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku co do jednej z tych przestrzeni istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy w odniesieniu do tejże przestrzeni także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów. To samo odnosi się do linii Kutna Hora, miasto—Zruč także co do czasu, w którym opodatkowanie tej przestrzeni nie miałoby jeszcze nastąpić,

choć przestrzeń Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto, jużby była opodatkowana.

Zewzględu jednak na to, że stosownie do § 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

Na wypadek, gdyby po upływie okresu koncesyjnego przestrzeni kolejowej Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto (§ 8), tylko przestrzeń z Kutnej Hory, miasta, do Zruć miała być wykupiona, natenczas uważać należy za przychody tej ostatniej przestrzeni za lata 1965 do 1971 włącznie każdorazowo $\frac{6}{7}$ (sześć siódmych) przychodów całej linii Siedlce-Kutna Hora do Zruć w odnośnych latach, natomiast za rok 1972 i następne wstawić w rachunek faktycznie uzyskane przychody.

3. Czysty dochód średni, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić przeto należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i to w przypadku, gdyby wykupno miało nastąpić przed upływem okresu koncesyjnego przestrzeni kolejowej Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto (§ 8), aż do upływu okresu koncesyjnego tejże przestrzeni kolejowej, w pełnej kwocie, od tej chwili zaś aż do upływu okresu koncesyjnego przestrzeni kolejowej z Kutnej Hory, miasta, do Zruć (§ 8) w $\frac{6}{7}$ (sześciu siódmych) częściach tej kwoty.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl postanowień zawartych w ustępach 1 do 3, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej sumy rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umarzanie według planu pożyczki hipotecznej zaciągniętej w celu uzyskania kapitału w banku krajowego królestwa czeskiego pod gwarancją tego królestwa, tudzież potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo samo spłacać będzie w miejsce koncesyonaryusza powyższą pożyczkę hipoteczną aż do zupełnego jej umorzenia w umówionych terminach płatności i wymienione wyżej kwoty umorzenia kapitału akcyjnego zapłaci w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać

koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom należnych, zapłacić kapitał, dorównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępu 2. zawierał się w tych rentach.

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacjami długu państwowego. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź w celu zaspokojenia pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, dotyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w deklaracji wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

9. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesjonariuszy i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§ 12.

Gdy koncesya dla częściowej przestrzeni Siedlce-Kutna Hora—Kutna Hora, miasto upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie wymienionej przestrzeni i wszystkich nieruchomości jej przynależności, ewentualnych kolei podjazdowych, wychodzących z tej częściowej przestrzeni a będących własnością koncesjonariuszy, dalej siódmej części przynależności ruchomych (licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe), dalej siódmej części przedsiębiorstw pobocznych, jakoteż siódmej części rezerwowych kapitałów ruchu i rezerw utworzonych z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 11. ustępie 6.

Gdy koncesya upłynie co do częściowej przestrzeni Kutna Hora, miasto—Zruč i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie wymienionej przestrzeni i wszystkich nieruchomości jej przynależności, ewentualnych kolei podjazdowych, wychodzących z tej częściowej przestrzeni, a będących własnością koncesjonariuszy, dalej reszty przynależności ruchomych (licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe), dalej reszty przedsiębiorstw pobocznych jakoteż reszty rezerwowych kapitałów ruchu i rezerw, utworzonych z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 11, ustępie 6.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 11), zatrzymują koncesjonariusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 13.

Rząd ma prawo przekonać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio do celu i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjariusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonariuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady nadzorczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapisać ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 14.

Rząd zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że gdyby, mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.